Deutscher Bundestag **Drucksache 19/12231**
19. Wahlperiode 09.08.2019

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Martin Sichert, Udo Theodor Hemmelgarn, Enrico Komning und der Fraktion der AfD

Gegenwind für das E-Auto

Eine repräsentative Umfrage zeigt, dass die Zukunft der Mobilität durch Elektroautos zunehmend kritisch hinterfragt wird. Hauptkritikpunkte sind dabei, dass diese zum einem längst nicht so „sauber" und umweltfreundlich seien wie bisher propagiert (Stichwort: „Null-Emissionen"), zum anderem vernichte das Elektroauto Arbeitsplätze in Deutschland (https://bit.ly/2YcBZbK).

Die zweifelhafte Umweltverträglichkeit des E-Autos wird nach Ansicht der Fragesteller anhand der Studie des Ifo-Instituts aus München gezeigt (https://bit.ly/31Th2ow). Die Ergebnisse der Studie zeigen nach Ansicht der Fragesteller, dass die Elektroautos die deutsche Klimabilanz nur auf dem Papier entlasten und die ganzen Klimaanstrengungen in der Praxis gar kontraproduktiv seien. Die Autoren schreiben „[es] kommt […] möglicherweise nicht nur zu einer geringen, sondern zu keiner Reduktion des CO_2-Ausstoßes, weil andere Länder so viel mehr CO_2 ausstoßen, wie Europa einspart" (Ifo-Studie, S. 13). Dies wird insofern aus dem Beispiel des E-Autos hergeleitet: Dieses reduziere die Vor-Ort Emissionen zwar, erhöhe aber den insgesamten CO_2-Ausstoß auf der Welt. In der Klima-Rechnung eines E-Autos fehle nämlich die CO_2-Produktion beim Bau der Batterie und des Autos an sich sowie bei der Stromerzeugung, die für den Antrieb benötigt wird. Beides eingerechnet, belaste ein E-Auto das Klima um 11 bis 28 Prozent mehr als ein Dieselauto (Ifo-Studie, S. 6). Die wesentlichen Erkenntnisse der Studie: 1. Lithium, Kobalt und Mangan, die für die Herstellung von Batterien gebraucht werden, können nur mit hohem Energieeinsatz gewonnen und verarbeitet werden, was zu sehr hohem CO_2-Ausstoß führt; 2. Eine Batterie, etwa für einen Tesla Model 3, belaste das Klima mit 11 bis 15 Tonnen CO_2. Bei zehn Jahren Haltbarkeit und 150 000 Kilometer Laufleistung bedeute dies heruntergerechnet 73 bis 98 Gramm CO_2 pro gefahrenem Kilometer; 3. Die CO_2-Emissionen des Elektrostroms müssen ebenfalls einkalkuliert werden (der sogenannte Strommix). Fazit der Studie: In Wirklichkeit stoße ein Tesla Model 3 zwischen 156 und 181 Gramm CO_2 pro Kilometer aus – und damit deutlich mehr als ein vergleichbares Diesel-Auto. Auch auf die Stickoxid-Bilanz des E-Autos wird in der Studie eingegangen. Diese sei auch nicht makellos. Zwar stößt der Stromer keine NO_x-Abgase vor Ort aus. Trotzdem fallen insbesondere bei seiner Fertigung jede Menge Stickoxide an (https://bit.ly/2YcBZbK). Ähnliche Erkenntnisse hat auch der ADAC in Bezug auf E-Autos gemacht (https://bit.ly/2Lb73oM). Der ADAC kommt zu dem Ergebnis: „Nicht gut fürs Klima: Elektroauto als Zweit- bzw. Stadtfahrzeug. Wird ein Kleinwagen mit wenig Laufleistung als Zweitwagen genutzt (Lebenszyklus: 50 000 km), lohnt sich die E-Variante aktuell in der Ökobilanz nie." Der ADAC verweist auch auf die Problematik: „Auch wer ‚Ökostrom' zapft, bekommt Kohlestrom!" (ebd.).

Neben der schlechten Klimabilanz, wird auch auf die Gefährdung von Arbeitsplätzen als Hauptargument gegen das E-Auto verwiesen. Viele Regionen, wo Arbeitsplätze in der Autoindustrie angesiedelt sind, sehen einer ungewissen Zukunft entgegen. Als Beispiel wird das Saarland genannt: Mit rund 44 000 Beschäftigten in der Automobilindustrie hängt es wie kaum eine andere Region am Verbrennungsmotor. Der dortige Branchen-Umsatz pro Jahr: knapp 17 Mrd. Euro. Fast jeder zweite Euro wird in Sparten verdient, die stark vom Wandel betroffen sein werden, etwa dem Bau von Getrieben oder Turboladern. So sieht die Mehrheit der Deutschen hier Arbeitsplätze in Gefahr. Die Wende zum Elektromotor wird Arbeitsplätze vernichten, sagen 55,3 Prozent der Befragten in einer repräsentativen Civey-Umfrage (https://bit.ly/2YcBZbK). Die Bundesagentur für Arbeit (BA) bestätigt diese Befürchtung und nennt sogar konkrete Zahlen: „Im Jahr 2035 werden knapp 114 000 Plätze aufgrund der Umstellung auf den Elektroantrieb bei Pkws verloren gegangen sein". Der Wirtschaft dürften bis dahin rund 20 Mrd. Euro verloren gehen – rund 0,6 Prozent des realen Bruttoinlandsproduktes (https://bit.ly/2J6aevt).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Sind der Bundesregierung die Studien (Ifo-Studie, ADAC-Studie) bzw. die in den Studien genannten Vorwürfe zu der vermeintlichen „guten Klimabilanz" (die Nicht-Kalkulation von Batterieerzeugung, die Problematik mit dem Strommix) von E-Autos bekannt, und welche Stellung bezieht die Bundesregierung diesbezüglich?

   Unterstützt die Bundesregierung weiterhin uneingeschränkt die E-Autos unter dem Aspekt des Umwelt- und Klimaschutzes?

2. Bewertet die Bundesregierung trotz der Umwelt- und Klimaschädlichkeit (siehe Ifo-Studie, ADAC-Studie) den Umstieg auf E-Autos als einen Beitrag zur Reduzierung der CO_2-Emissionen, obwohl sich dadurch nur die deutschen Vor-Ort-Emissionen reduzieren lassen, aber dafür anderorts die CO_2-Produktion steigt?

3. Verfolgt die Bundesregierung eine Politik des „Outsourcing" der sogenannten negativen Klimabilanz, indem man den benötigten Strom aus fossilen Quellen aus dem Ausland beziehen wird bzw. die benötigten Ressourcen für den Bau von E-Autos aus dem Ausland importieren wird und somit dies nicht in die deutsche Klimabilanz fließen wird?

4. Wie positioniert sich die Bundesregierung allgemein zu dem Vorwurf, man vermeide durch die Nutzung von E-Autos zwar den lokalen CO_2- bzw. NO_x-Ausstoß, belaste dafür aber das Klima anderorts (Stichwort: Bau der Batterie, Stromerzeugung und Import aus dem Ausland – siehe Vorbemerkung der Fragesteller, Absatz 2)?

5. Wie positioniert sich die Bundesregierung zu dem Befund des ADAC, wonach ein Elektroauto als Zweit- bzw. Stadtfahrzeug (Lebenszyklus: 50 000 km) sich niemals lohnt, nicht einmal mit einem 100 Prozent regenerativen Strommix (siehe Vorbemerkung der Fragesteller, Absatz 2 bzw. den Bericht des ADAC)?

6. Wie positioniert sich die Bundesregierung zu der Aussage aus der Ifo-Studie, ein Tesla E-Auto stoße, berechne man die CO_2-Bilanz beim Bau der Batterie bzw. der Stromerzeugung dazu, zwischen 156 und 181 Gramm CO_2 pro Kilometer aus und damit im Schnitt um 11 bis 28 Prozent mehr als ein vergleichbares Dieselauto?

7. Wie beurteilt die Bundesregierung den Befund der Ifo-Studie, wonach „[es] […] möglicherweise nicht nur zu einer geringen, sondern zu keiner Reduktion des CO_2-Ausstoßes [kommt], weil andere Länder so viel mehr CO_2 ausstoßen, wie Europa einspart“ (Ifo-Studie, S. 13)?

8. Liegen der Bundesregierung Berechnungen bzw. Studien vor, welche Mengen an Rohstoffen (insbesondere Lithium, Kobalt und Mangan) benötigt würden, um die gesamte deutsche Pkw-Flotte auf E-Autos umzustellen bzw. die Ziele aus dem sogenannten Masterplan Elektromobilität (siehe Medienberichte zu Autogipfel im Kanzleramt am 24. Juni 2019; Stichwort: „Masterplan“, z. B. www.manager-magazin.de/lifestyle/auto/autogipfel-im-kanzleramt-masterplan-fuer-bis-zu-10-5-millionen-elektroautos-a-1274138.html, www.golem.de/news/elektromobilitaet-masterplan-fuer-mehrere-millionen-ladepunkte-geplant-1906-142135.html) zu erfüllen (7,5 bis 10 Millionen zugelassene E-Autos bis 2030)?

9. Wie positioniert sich die Bundesregierung zu der Problematik des potentiellen Wegfalls von ca. 114 000 Arbeitsplätzen in der Automobilbranche in ganz Deutschland durch den Umstieg auf Elektroautos nach Angaben der BA (siehe letzten Absatz der Vorbemerkung der Fragesteller) und allgemein zu dieser Problematik?

Berlin, den 15. Juli 2019

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333